Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3523

Schriftlicher Bericht

des Verkehrsausschusses (20. Ausschuß)

über das von der Bundesregierung eingebrachte, die Deutsche Bundesbahn betreffende Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968 bis 1972

— aus Drucksache V/2494 —

über den von der Fraktion der CDU/CSU eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes

— Drucksache V/2524 Teil II —

über den Antrag der Fraktion der CDU/CSU betr. Sanierung der Bundesbahn — Drucksache V/2524 Teil I —

A. Bericht der Abgeordneten Tönjes und Weiland

I. Einleitung

Das von der Bundesregierung beschlossene Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968 bis 1972 — Drucksache V/2494 — wurde in der 155. Sitzung des Deutschen Bundestages am 13. Februar 1968 an den Verkehrsausschuß überwiesen.

Zugleich wurden die Anträge der Fraktion der CDU/CSU betr. verkehrspolitische Vorschläge an die Ausschüsse überwiesen. Dem Haushaltsausschuß wurden alle Vorlagen gemäß § 96 GO überwiesen.

Der Verkehrsausschuß hat sich in seiner Sitzung vom 14. November 1968 abschließend mit den die Deutsche Bundesbahn betreffenden Teilen der Vorlagen befaßt, nachdem er in mehreren vorhergegangenen Sitzungen auch den Bundesminister für Verkehr und den Vorstand der Deutschen Bundesbahn — teils in öffentlicher, teils in nicht öffentlicher Sitzung — gehört hatte.

II. Das Verkehrspolitische Programm

Das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972 vom 8. November 1967 — Drucksache V/2494 — (VP) bildet die wesentliche Grundlage für die Neuordnung eines dauerhaft gesunden und leistungsfähigen Transportwesens. Das VP schlägt für alle Verkehrsträger Maßnahmen vor, die geeignet sind, diesem Ziel zu dienen.

Die wirtschaftliche Lage der DB ist in verkehrs- und haushaltspolitischer Hinsicht besorgniserregend. Ihre Verluste sind seit 1960 trotz bedeutender Rationalisierungserfolge auf 1,5 Milliarden DM im Jahre 1960 auf 2,5 Milliarden DM im Jahre 1967 gestiegen. Die Ursachen für diese Entwicklung sind im wesentlichen die durch den Strukturwandel in der Energieversorgung bedingte Stagnation der Güterverkehrserträge, die rückläufige Entwicklung des

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Personennahverkehrs in Konkurrenz mit dem PKW und die bei der Personalintensität sich stark auswirkenden Kostensteigerungen auf diesem Sektor.

Ein wesentlicher Teil der verkehrspolitischen Bemühungen richtet sich aus diesem Grunde darauf, die finanzielle Lage der DB zu stabilisieren und die Voraussetzungen für eine Wiederherstellung ihrer Wirtschaftlichkeit im Rahmen der „Mehrjährigen Finanzplanung" des Bundes zu schaffen. Auf diesen Erkenntnissen beruhen die auf die DB ausgerichteten Zielsetzungen des VP. Sie berücksichtigen einmal, daß sich die DB nur dann auf die Dauer behaupten kann, wenn sie in Anpassung an die inzwischen völlig veränderten Marktstrukturen ihren in über 130 Jahren gewachsenen Charakter grundlegend gewandelt hat. Zum anderen wird angestrebt, daß aus der bisherigen nur unzulänglichen Zusammenarbeit der Verkehrsträger eine echte Partnerschaft entsteht, die eine volkswirtschaftlich sinnvolle Transportaufteilung gewährleistet. Das gilt in besonderem Maße für den kombinierten Verkehr zwischen Straße und Schiene mit Behältern, Containern und im Huckepackverkehrssystem. In diesem Zusammenhang muß insbesondere der Entschluß der Bundesregierung gesehen werden, in den Haushalt 250 Millionen DM für die Umlenkung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene einzustellen. Der Bundesminister für Verkehr wird in Kürze im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen Richtlinien erlassen, die es ermöglichen, wohlüberlegte gezielte Investitionen bei Schiene, Straße und verladender Wirtschaft mit Hilfe dieser Mittel zu finanzieren, die geeignet sind, den Gleisanschlußverkehr der DB und den kombinierten Verkehr unter Kooperation der Verkehrsträger Schiene und Straße zu fördern. Hiermit soll sowohl eine bessere Kapazitätsauslastung der Schiene und damit eine geringere Belastung des Bundeshaushalts als auch eine wirksame Straßenentlastung erreicht werden. Für die Organisation dieser Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße im kombinierten Verkehr wurde eine „Gesellschaft für den kombinierten Verkehr" gegründet.

Für die auf die DB abgestellten konkreten Maßnahmen sieht das VP im Abschnitt I B Nr. 1 vier Punkte vor:

1. Reorganisation, Konzentration und Rationalisierung des Unternehmens,
2. Rationalisierung der Flächenbedienung,
3. Verbesserung des Leistungsangebots in kommerzieller, betrieblicher und technischer Hinsicht,
4. mittelfristige Investitionsplanung für die Jahre 1968 bis 1972.

In seinem Bereich hat der Vorstand der Deutschen Bundesbahn alles getan, um diese im VP vorgesehenen Maßnahmen rechtzeitig und in vollem Umfange durchzuführen. Zum Teil sind die Vorschläge bereits verwirklicht, die überwiegende Anzahl der Maßnahmen ist angelaufen, die übrigen Vorhaben sind geplant und werden so bald wie möglich in Angriff genommen werden.

Kern einer Reihe von unternehmensinternen Reorganisations-, Konzentrations- und Rationalisierungsbemühungen ist die Verringerung des Personalbestandes um 82 000 Mitarbeiter, die Zusammenlegung und Vereinfachung der Organisation zentraler Stellen und die Verringerung der Anzahl der Bundesbahndirektionen. Im Jahre 1968 wird die DB ohne soziale Härten im Wege des Ausscheidens aus Altersgründen ihren Personalstand um rund 19 500 Kräfte verringern. Die obersten Landesverkehrsbehörden sind zur Konzentration der vorhandenen 16 Bundesbahndirektionen auf zehn mit dem Ziel einer strafferen und wirtschaftlicheren Betriebsführung und zur Zusammenlegung zentraler Stellen in dem gesetzlich vorgesehenen Verfahren gehört worden. Die Beratungen im Verwaltungsrat der DB sind im Gange. Der Bundesminister für Verkehr kann nach dem Bundesbahngesetz erst nach einer Entscheidung des Verwaltungsrats über die Genehmigung solcher Anträge der DB befinden.

Durch die Rationalisierung der Flächenbedienung soll die Wirtschaftlichkeit der DB im Bereich ihres Personennah- und Kleingutverkehrs gesteigert und der Flächenverkehr unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und raumordnungspolitischer Gesichtspunkte verbessert und modernisiert werden. Das VP sieht die Überprüfung der Stillegung von etwa 6500 km unwirtschaftlicher Strecken der DB unter Beachtung ihres Zubringerwertes und der Rückwirkungen auf den Straßenverkehr vor. Besondere Berücksichtigung finden dabei die 1750 km im Zonenrandgebiet gelegenen Strecken. Soweit diese aus übergeordneten politischen Gründen aufrechterhalten werden müssen, soll die DB aus dem Bundeshaushalt den erforderlichen Ausgleich erhalten. Für rund 3300 km Strecken kommt die dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes und auf rund 3200 km Strecken die Einstellung des Reisezugbetriebes in Betracht. Die hierzu notwendigen gesetzlichen Verfahren sollen bis zum 31. Dezember 1968 durchgeführt, mindestens aber eingeleitet sein. Bisher hat der Bundesminister für Verkehr die Genehmigung für die Stillegung von 1621 km Strecken erteilt; davon entfallen 647 km auf die gesamte Stillegung und 974 km auf die Einstellung des Reisezugbetriebes.

Einen besonderen Schwerpunkt bildet die Verbesserung des Leistungsangebots in kommerzieller, betrieblicher und technischer Hinsicht. Die Bundesbahn muß ihr Angebot an Verkehrsleistungen noch stärker als bisher den geänderten Anforderungen des Marktes anpassen. Dies gilt vor allem für Containerverkehr, den sonstigen kombinierten Verkehr und den Gleisanschlußverkehr. Ebenso muß die Attraktivität des Personenverkehrs insbesondere in den Ballungsräumen gesteigert werden. Die Rationalisierungsbemühungen im Stückgutverkehr müssen zügig durchgeführt werden. Für den Containerverkehr soll durch die Errichtung von etwa 65 Containerterminals das gesamte Bundesgebiet so abgedeckt werden, daß fast alle Orte im Nahverkehrsbereich eines Umschlagplatzes liegen. Von den vorgesehenen Terminalen sind bereits neun in Betrieb. Ein Teil wird noch im Jahre 1968 und der Rest in den Jahren 1969 und 1970 errichtet. Im Zuge der bereits

erwähnten Maßnahmen des Bundes für die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene soll der kombinierte Verkehr einschließlich Containerverkehr und der Gleisanschlußverkehr der DB nachhaltig gefördert werden. Die Modernisierung des Reisezugverkehrs durch Erhöhung der Geschwindigkeiten, Ausgestaltung der Städteverbindungen („Intercity-Verkehr") und Ausbau des Personennahverkehrs in Ballungsräumen ist in vollem Gange. Im Stückgutverkehr ist die Konzentration der Schienenbedienung von z. Z. 3170 Stückgutabfertigungen auf etwa 1000 Bahnhöfe geplant. In Zusammenarbeit mit dem Güternahverkehrsgewerbe soll eine Haus-Haus-Bedienung eingerichtet werden, die außer den bisher auf der Schiene bedienten Abfertigungen weitere 7000 Orte mit nennenswertem Gutaufkommen erfaßt. Hieraus sind nicht unwesentliche Rationalisierungsgewinne zu erwarten.

Die aus den genannten Maßnahmen erwartete Produktivitätssteigerung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens hängt entscheidend von den notwendigen Rationalisierungs- und Modernisierungsinvestitionen ab. Die DB hat daher ein nach sachlichen und politischen Prioritäten auf die Ziele des VP ausgerichtetes mehrjähriges Investitionsprogramm für die Jahre 1968 bis 1972 mit jährlichen Raten von 2,5 Milliarden DM aufgestellt. Die Grenzen des finanziellen Bewegungsspielraumes für ein solches Programm liegen im wesentlichen in der „Mehrjährigen Finanzplanung" des Bundes, in der Vertretbarkeit weiterer Fremdmittelaufnahmen durch die DB sowie in der Ergiebigkeit des Kapitalmarktes. Hauptfinanzierungsquelle sind die überwiegend über die Verlustdeckung vom Bund finanzierten Abschreibungen von jährlich rund 1,5 Milliarden DM. Ferner sollen nach der „Mehrjährigen Finanzplanung" des Bundes zur Finanzierung herangezogen werden eine vom Bund zu bedienende Anleihe zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB in Höhe von jährlich 0,5 Milliarden DM, ein Investitionszuschuß zur Kapitalaufstockung in Höhe von jährlich 0,1 Milliarden DM.

Soweit diese Mittel nicht ausreichen, um eine Jahresrate des Investitionsprogramms zu finanzieren, wird die Aufnahme von Fremdkapital zu Lasten der DB notwendig. Im Jahre 1968 kann die erste Rate des mehrjährigen Investitionsprogramms der DB ohne Schwierigkeiten abgewickelt werden. Die zweite Rate ist im Wirtschaftsplan der DB für das Geschäftsjahr 1969 vorgesehen.

In diesem Zusammenhang sind zu erwähnen: Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und Bundesmittel zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs der DB.

III. Anträge der Fraktion der CDU/CSU

Im Zusammenhang mit den im VP vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der DB stehen die Fragen im Teil I der Anträge der Fraktion der CDU/CSU zur Sanierung der Deutschen Bundesbahn — Drucksache V/2524. Die von der Bundesregierung erwarteten Vorschläge für eine entscheidende Verbesserung der Wirtschaftsstruktur der DB erstrecken sich auf drei Hauptgebiete, und zwar:

1. ein Programm zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der DB (Strukturverbesserungsprogramm),
2. ein entsprechendes Investitions- und Finanzierungsprogramm,
3. ein sich aus den beiden erstgenannten Programmen als notwendig ergebendes Sozialprogramm.

Diese Programme sind durch einen größeren Fragenkatalog näher erläutert. Die Bundesregierung hat dem Verkehrsausschuß auf seine Bitte hin ihre ausführliche Stellungnahme zu dem Fragenkatalog am 9. Mai 1968 zugeleitet. Die wichtigsten Punkte sollen hier wiedergegeben werden:

An erster Stelle steht die Frage nach den Ursachen des Defizits der DB und der Möglichkeit zur Beseitigung der Hauptverlustquellen im Personen- und Stückgutverkehr.

Die Bundesregierung bezeichnet als Hauptursachen des Defizits die hohe Personalintensität des Unternehmens trotz einer Personalverminderung um mehr als 130 000 Eisenbahner in den letzten zehn Jahren (rund 89 % der eigenen Erträge ohne Bundesleistungen werden durch die Personalausgaben verzehrt) und die unzureichende Auslastung der Kapazität. Stark unwirtschaftlich ist innerhalb des gesamten Personenverkehrs der Berufs- und Schülerverkehr und der sonstige zu Sozialtarifen abgewickelte Verkehr, der wegen kurzer Spitzenverkehrszeiten mit hohem Sachanlageaufwand abgewickelt werden muß. Für diese gemeinwirtschaftliche Aufgabe erhält die DB auf Grund der Vorschläge eines Treuarbeitsgutachtens aus dem Bundeshaushalt einen Zuschuß zur Verringerung der Kostenunterdeckung. Dieser Bundesbeitrag beläuft sich auf etwa die Hälfte des in diesen Verkehren entstehenden Defizits. Im VP der Bundesregierung sind sowohl für den Personennahverkehr als auch für den ebenfalls defizitären Stückgutverkehr eine Reihe von in diesem Bericht bereits genannten Maßnahmen vorgesehen, die die Fehlbeträge dieser Verkehre mindern sollen.

Die Fragen nach der Konzentration der Verwaltung, dem Personalabbau, der Verbesserung der Produktivität des Unternehmens und der Stillegung unwirtschaftlicher Strecken sind in diesem Bericht bei den Ausführungen über die entsprechenden Maßnahmen des VP behandelt.

Unmittelbar verknüpft mit der angestrebten besseren Auslastung der Kapazität der DB ist die Frage, wie das Management gestärkt und wie eine leistungsfähige Verkaufsorganisation aufgebaut werden kann.

Auch die DB hat erkannt, daß eine leistungsfähige Verkaufsorganisation Voraussetzung für ihre angemessene Beteiligung am Verkehrsaufkommen ist. Sie hat daher die bisherigen Verkehrsämter in Generalvertretungen umgewandelt, deren Chefs eine besondere Schulung in einer Verkaufsleiterakademie erfahren. Zusätzlich werden Stadtbüros eingerichtet.

Der Umfang des Werbedienstes wird durch Einschaltung des Speditionsgewerbes verstärkt. Ein zentrales Tarifamt soll für schnelle verbindliche Auskünfte und flexible Preisgestaltung sorgen. Dem Kundendienst wird insgesamt ein Vorrang im Geschäftsbetrieb der DB eingeräumt.

Von entscheidender Bedeutung sind die Fragen nach dem Schwergewicht künftiger Rationalisierungsinvestitionen und nach dem hierfür erforderlichen Kapitaleinsatz.

Die Bundesregierung hält das mit der „Mehrjährigen Finanzplanung" des Bundes abgestimmte Investitionsprogramm der DB für die Jahre 1968 bis 1972 mit einem Volumen von 12,5 Milliarden DM für angemessen. Das Schwergewicht dieser Investitionen liegt auf folgenden Gebieten:

1. Rationalisierung
   a) weitere Umstellung der Zugförderung auf elektrischen und Dieselbetrieb einschließlich Fahrzeugbehandlungsanlagen,
   b) Umstellung auf moderne Signal- und Fernmeldeanlagen,
   c) Konzentration der Verwaltung,
   d) Rationalisierung der Flächenbedienung;

2. Verbesserung des Leistungsangebots
   a) Güterverkehr
      durchgehende Transportkette,
      Förderung des Gleisanschlußverkehrs,
      kombinierter Verkehr mit Containern,
      Huckepack-Verkehr,
      Kleingut-Verkehr;
   b) Personenverkehr
      Städte-Schnellverkehr,
      Personenverkehr in schwächer besiedelten Räumen,
      Zubringerverkehr zu den bedeutenden Flughäfen.

Über den Kapitaleinsatz für das Investitionsprogramm wurde bei der Erörterung des VP der Bundesregierung berichtet. Auch die Frage nach der beabsichtigen weiteren Kapitalaufstockung durch den Bund ist dadurch beantwortet.

Der letzte Fragenkomplex des Teils I der Vorschläge der Fraktion der CDU/CSU befaßt sich mit den personellen Auswirkungen, die sich bei Durchführung der in den beiden ersten Hauptgebieten vorgesehenen Maßnahmen ergeben würden. Da die in dem Fragenkatalog genannten Maßnahmen im wesentlichen den Absichten des VP der Bundesregierung entsprechen, ist auch die Bundesregierung der Auffassung, daß sich keine anderen personalwirtschaftlichen Auswirkungen ergeben. Die Personalwirtschaft der DB orientiert sich an den natürlichen Abgängen, so daß unzumutbare soziale Härten vermieden werden. Die Gewährung von Prämien für das freiwillige Überwechseln von Bediensteten der DB in die private Wirtschaft hält die Bundesregierung nicht für praktikabel, da hierdurch vor allem die jüngeren Kräfte angesprochen würden.

IV. Zusammenfassung

Der Verkehrsausschuß ist auf Grund seiner eingehenden Beratungen — ebenso wie der Wirtschaftsausschuß — einstimmig zu der Überzeugung gelangt, daß die vorgesehenen und mittlerweile bereits eingeleiteten Maßnahmen geeignet sind, das Unternehmen den Strukturveränderungen in Wirtschaft und Verkehr besser als bisher anzupassen. Die Maßnahmen werden das Defizit bei der DB, soweit es wirtschaftlich von ihr zu verantworten ist, während der Laufzeit des Programms nicht beseitigen können. Sie werden jedoch eine weitere Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der DB verhindern und sind somit Basis für die im Rahmen einer langfristigen Planung erforderlichen weiteren Maßnahmen, die sowohl von den Organen der DB selbst als auch vom Bund als Eigentümer des Unternehmens zu treffen sein werden.

Der Verkehrsausschuß ist daher mit der Bundesregierung der Auffassung, daß schon während der Laufzeit des VP eine über diesen Zeitraum hinausreichende Unternehmenskonzeption der DB entwickelt werden muß, die geeignet ist, im Anschluß an das VP der Verwirklichung für eine Eisenbahn der Zukunft zu dienen.

In Anbetracht der Bedeutung dieser Aufgabe hielt es der Verkehrsausschuß für notwendig, über die Realisierung der im VP enthaltenen und die DB betreffenden Maßnahmen laufend unterrichtet zu werden.

V. Gesetz zur Änderung des Bundesbahngesetzes

Im Rahmen der Beratungen des VP der Bundesregierung und der Anträge der Fraktion der CDU/CSU betr. verkehrspolitische Vorschläge hat sich der Verkehrsausschuß mit der Frage der Notwendigkeit einer Novellierung des Bundesbahngesetzes eingehend befaßt. Er ist dabei einstimmig zu folgendem Ergebnis gekommen:

1. Eine umfassende Novellierung des Bundesbahngesetzes muß den gesetzgebenden Organen der im Herbst 1969 beginnenden 6. Wahlperiode vorbehalten bleiben, wobei es Aufgabe der Bundesregierung ist, eine umfassende Novellierung des Bundesbahngesetzes vorzubereiten. In diesem Zusammenhang wird auch überlegt werden müssen, ob und welche Änderungen hinsichtlich der obersten Organe der Deutschen Bundesbahn erforderlich sind.
2. Abgesehen von einer späteren großen Novellierung des Bundesbahngesetzes erscheint es aber richtig, schon jetzt eine Vorabregelung zu treffen, mit der die Verantwortlichkeit der Organe der Deutschen Bundesbahn, insbesondere der Unternehmensleitung, und der Bundesregierung klarer umrissen werden als bisher.

Es ist deshalb erforderlich, zwei Bestimmungen der heute geltenden Fassung des Bundesbahngeset-

zes zweckentsprechenden Änderungen zu unterwerfen, nämlich den § 14 (Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr) und den § 28 a, der den Ausgleich behandelt, den die Deutsche Bundesbahn vom Bund erhalten soll, wenn das Unternehmen entgegen seinen Wirtschaftsführungspflichten (§ 28 Abs. 1 BbG) aus übergeordneten Gesichtspunkten als Instrument der Staatspolitik herangezogen wird.

Zur Änderung der beiden vorher genannten Bestimmungen des Bundesbahngesetzes darf im einzelnen folgendes erläutert werden:

§ 14

a) Nach Artikel 87 Abs. 1 des Grundgesetzes ist die Bundesbahn eine unmittelbare Bundesverwaltung und rechtlich mit dem Bund identisch. Der Bund ist also sozusagen der Eigentümer seiner Staatseisenbahn. Aus dieser verfassungsrechtlichen Bestimmung ergibt sich, daß die DB bei der Führung ihrer Geschäfte die Grundsätze der Bundespolitik zu berücksichtigen hat. Die zur Zeit geltende Fassung des § 14 Abs. 1 sieht vor, daß der Bundesminister für Verkehr die allgemeinen Anordnungen erläßt, die erforderlich sind, um die Einordnung der DB in die Bundespolitik zu gewährleisten. Diese Bestimmung erscheint entbehrlich und ihre Streichung erforderlich, wenn der DB und insbesondere ihrer Unternehmensleitung eine stärkere Eigenverantwortlichkeit als bisher gegeben werden soll. Der Ausschuß schlägt daher vor, den § 14 Abs. 1 ersatzlos zu streichen. Dies ist um so mehr möglich, als diese Bestimmung hinsichtlich der besonderen Koordinierungsaufgabe des Bundesministers für Verkehr bereits durch die Änderungsgesetzgebung zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (§ 8) vom 1. August 1961 überholt war.

b) Dagegen soll an der zur Zeit nach dem Bundesbahngesetz bestehenden Rechtslage insbesondere insoweit nichts geändert werden, als dem Bundesminister für Verkehr die Rechtsaufsicht zusteht und ihm die Genehmigung wichtiger Geschäftsführungsakte der DB vorbehalten bleibt (Katalog der Genehmigungsvorbehalte in § 14 Abs. 4, geltende Fassung). Es sollen deshalb die Absätze 2 und 4 der derzeitigen Fassung unverändert bleiben. Jedoch soll hinsichtlich der Genehmigungsvorbehalte des Bundesministers für Verkehr im Gesetz zum Ausdruck kommen, daß er eine von den Organen der DB beantragte, gesetzlich notwendige Genehmigung insbesondere dann versagen kann, wenn die DB mit den genehmigungspflichtigen Maßnahmen den Grundsätzen der Politik der Bundesrepublik Deutschland nicht Rechnung tragen würde.

   Auch Absatz 3 der derzeitigen Fassung des Bundesbahngesetzes (laufende Anpassung und Weiterentwicklung der Deutschen Bundesbahn hinsichtlich des technischen Fortschritts) bleibt unverändert.

c) Zur Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der DB, insbesondere der Unternehmensleitung, erscheint es richtig, dem Unternehmen im Bereich des kollektiven Arbeitsrechts als Tarifpartner volle Autonomie zu gewähren und Tarifvereinbarungen der DB mit den Gewerkschaften nicht mehr an einen Genehmigungsvorbehalt des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit den Bundesministern des Innern und der Finanzen zu binden. Deshalb soll Absatz 5 des § 14 ersatzlos gestrichen werden.

d) Zweckmäßig erschien es dem Ausschuß auch, den heutigen Absatz 6 des § 14 zu streichen, der auf Antrag des Verwaltungsrats der DB bisher eine Entscheidung der Bundesregierung vorsieht, wenn für den Wirtschaftsplan des Unternehmens vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen die Genehmigung nicht erteilt werden sollte.

e) Die beiden Absätze 7 und 8 bleiben unverändert nach dem geltenden Recht.

§ 28 a

a) Nach § 28 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1161) ist die DB unter der Verantwortung ihrer Organe wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Sie hat mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung zu arbeiten und hat nur im Rahmen ihrer Pflicht zur Geschäftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen wie ein Wirtschaftsunternehmen auch die Pflicht zur Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsaufgabe. Soweit die DB aus Gründen des allgemeinen Wohls im Bereich der Verkehrsentgelte tariflichen Auflagen unterliegt oder die gesetzlich vorgesehene tarifliche Genehmigung nicht erhalten kann, soll der Bund den Ausgleich für die damit verbundenen Mehraufwendungen, Investitionsausgaben oder Mindererträge übernehmen. Das gleiche soll gelten, wenn in einem Falle aus dem Katalog der vorerwähnten Genehmigungsvorbehalte (vgl. § 14 Abs. 4 geltendes Recht) die Genehmigung aus unternehmensfremden Gründen nicht erteilt werden kann. Der Verkehrsausschuß ist der Auffassung, daß § 28 a eine den vorstehenden Gedanken besser entsprechende Fassung erhalten soll. Es wird an Stelle der bisherigen Absätze 1 bis 3 eine Neufassung des Absatzes 1 gesetzt, mit der der Pflicht des Bundes zum Ausgleich gegenüber der DB mehr Rechnung getragen wird als bisher.

b) Bei der Entscheidung darüber, ob und in welcher Höhe ein Ausgleich zu gewähren ist, soll der Bundesregierung der bei der jetzigen Fassung des § 28 a Abs. 4 mögliche Vorwurf erspart werden, sie entscheide sozusagen als „Richter in eigener Sache". Es wird deshalb der Vorschlag gemacht, eine Einigungsstelle zu schaffen, die bei Meinungsverschiedenheiten über den erforderlichen Ausgleich zwischen Bund und Bundesbahn zur endgültigen Entscheidung berufen ist. Als unparteiischer Vorsitzer der Einigungsstelle

bietet sich der Präsident des Bundesrechnungshofes an, und zwar sowohl mit Rücksicht auf seine unabhängige Stellung nach dem Grundgesetz (Artikel 114 Abs. 2 Satz 1 GG) als auch wegen seiner Eigenschaft als Beauftragter für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung. Bei der Bedeutung der zu entscheidenden Meinungsverschiedenheiten ist es zweckmäßig, die Einigungsstelle mit je zwei Beisitzern des Bundes und der DB zu besetzen. Dies erscheint u. a. auch deshalb erforderlich, weil auf Seiten des Bundes bei der Entscheidung der hier in Rede stehenden Meinungsverschiedenheiten sowohl der zuständige Fachminister, also der Bundesminister für Verkehr, als auch mit Rücksicht auf den Bundeshaushalt der Bundesminister der Finanzen beteiligt ist.

c) An der nach § 28 a Abs. 5 für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs bestehenden Bestimmungen soll nichts geändert werden.

Bonn, den 19. November 1968

Tönjes **Weiland**

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den die Deutsche Bundesbahn betreffenden Teil des Verkehrspolitischen Programms — aus Drucksache V/2494 — zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;

2. den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes — Drucksache V/2524 Teil II — in der anliegenden Fassung anzunehmen;

3. dem folgenden Entschließungsantrag zuzustimmen:

   Der Deutsche Bundestag unterstützt alle Bemühungen des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn und der Bundesregierung, durch die die DB im Rahmen der im Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung als notwendig angesehenen Maßnahmen und der im Antrag der Fraktion der CDU/CSU zur Sanierung der DB gemachten Vorschläge in einem überschaubaren, längerfristigen Programm der veränderten Marktlage angepaßt werden soll.

   In Anbetracht der Bedeutung dieser Aufgabe erwartet der Deutsche Bundestag eine laufende Unterrichtung der zuständigen Parlamentsausschüsse durch den Bundesminister für Verkehr über die Realisierung der im Verkehrspolitischen Programm enthaltenen Maßnahmen, soweit sie die Deutsche Bundesbahn betreffen;

4. den Antrag der Fraktion der CDU/CSU betr. Sanierung der Deutschen Bundesbahn — Drucksache V/2524 Teil I — durch die Beschlußfassung zu Nummer 3 für erledigt zu erklären.

Bonn, den 14. November 1968

Der Verkehrsausschuß

Seifriz — Vorsitzender

Tönjes **Weiland** — Berichterstatter

Beschlüsse des 20. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Bundesbahngesetzes vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1161), wird wie folgt geändert:

1. § 14 erhält folgende Fassung:

„§ 14

Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr

(1) Der Bundesminister für Verkehr ist dafür verantwortlich,

a) daß die Deutsche Bundesbahn nach den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften verwaltet wird,

b) daß der Betrieb nach den geltenden Vorschriften ordnungsgemäß geführt wird.

(2) Der Bundesminister für Verkehr soll darauf hinwirken, daß die Anlagen und Betriebsmittel der Deutschen Bundesbahn der technischen Entwicklung angepaßt und laufend weiterentwickelt werden.

(3) Dem Bundesminister für Verkehr bleibt die Genehmigung vorbehalten,

a) des Wirtschaftsplanes, wesentlicher Änderungen desselben während des Geschäftsjahres sowie des Jahresabschlusses. Die Genehmigung erfolgt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen,

b) der Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn,

c) des Baues neuer Bahnen und der Durchführung grundlegender Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen,

d) der dauernden Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofes, des dauernden Überganges vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt, der Stillegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle,

e) der Errichtung, Verlegung, Aufhebung oder wesentlichen organisatorischen Veränderung einer Bundesbahndirektion oder eines zentralen Amtes der Deutschen Bundesbahn und einer wesentlichen Änderung ihrer Bezirke,

f) der Gründung oder des Erwerbs von anderen Unternehmen,

g) einer Beteiligung an anderen Unternehmen im Einzelbetrag von mehr als einer Million Deutsche Mark und der Veräußerung solcher Beteiligungen,

h) einer Verfügung über sonstige Gegenstände, die zum Anlagekapital des Sondervermögens gehören und deren Wert im Einzelfall eine Million Deutsche Mark übersteigt.

Der Bundesminister für Verkehr kann die Genehmigung insbesondere versagen, wenn die Deutsche Bundesbahn mit der genehmigungsbedürftigen Maßnahme den Grundsätzen der Politik der Bundesrepublik Deutschland, vor allem der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik, nicht Rechnung trägt.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann von der Deutschen Bundesbahn jede erforderliche Auskunft verlangen. Er ist berechtigt, im Benehmen mit dem Vorstand alle Anlagen und Dienststellen zu besichtigen oder durch seine Beauftragten besichtigen zu lassen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr kann Beamte der Deutschen Bundesbahn zur Erfüllung der ihm nach diesem Gesetz obliegenden Aufgaben heranziehen. Das Nähere bestimmt die Verwaltungsordnung."

2. § 28 a erhält folgende Fassung:

„§ 28 a

Ausgleich

(1) Soweit der Bundesminister für Verkehr

a) aus Gründen des allgemeinen Wohles von der Deutschen Bundesbahn die Änderung von Verkehrstarifen verlangt oder ihr die Genehmigung für eine tarifliche Maßnahme versagt,

b) eine nach § 14 Abs. 3 Satz 1 erforderliche Genehmigung aus den in § 14 Abs. 3 Satz 2 genannten Gründen versagt oder von Auflagen abhängig macht,

übernimmt der Bund den Ausgleich für die damit verbundenen Mehraufwendungen, Investitionsausgaben oder Mindererträge.

(2) Bei Meinungsverschiedenheiten darüber, ob und in welcher Höhe ein Ausgleich nach Ab-

satz 1 zu gewähren ist, entscheidet auf Antrag der Bundesregierung oder der Deutschen Bundesbahn eine Einigungsstelle. Sie besteht aus dem Präsidenten des Bundesrechnungshofes als Vorsitzer und je zwei von der Bundesregierung und von dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn zu benennenden Beisitzern. Die Einigungsstelle entscheidet endgültig mit Stimmenmehrheit. Die Bundesregierung und der Vorstand der Deutschen Bundesbahn können jedoch die Änderung einer früheren Entscheidung durch die Einigungsstelle beantragen, wenn die für die Entscheidung maßgebenden Verhältnisse sich wesentlich geändert haben.

(3) Die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 gelten auch für die anderen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, wenn und soweit durch eine Auflage nach § 16 Abs. 4 oder die Versagung einer Genehmigung für eine tarifliche Maßnahme die Aufwendungen dieser Eisenbahnen durch ihre Verkehrseinnahmen aus dem Wechselverkehr mit der Deutschen Bundesbahn nicht gedeckt werden. Der Antrag dieser Eisenbahnen ist über die oberste Landesverkehrsbehörde an den Bundesminister für Verkehr zu richten."

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Bundesbahngesetz neu bekanntzumachen unter Beseitigung von Unstimmigkeiten des Gesetzeswortlauts.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.